



**Neuville
en Ferrain**

VILLE DE NEUVILLE EN FERRAIN

Extrait du Registre des Délibérations du Conseil Municipal

Séance du jeudi 20 octobre 2022

Nombre de conseillers en exercice : 33

Date de la convocation à la réunion : vendredi 14 octobre 2022

Secrétaire de séance : Monsieur Robin DELPLANQUE

L'An deux mil vingt-deux, le vingt octobre à 19h00, le Conseil Municipal s'est réuni à la Mairie sous la présidence de Madame le Maire, à la suite de la convocation qui lui a été faite au moins trois jours à l'avance, laquelle a été affichée à la porte de la Mairie, conformément à la loi.

Présents : (27) Madame le Maire, Monsieur Alain RIME, Madame Marie-Stéphanie VERVAEKE, Monsieur Philippe VYNCKIER-LOBROS, Madame Marylène HEYE, Monsieur Thierry VANELSLANDE, Madame Sylvie DELPLANQUE, Monsieur Jimmy COUPÉ, Madame Maria-Pilar DESRUMEAUX, Monsieur Laurent DEGRYSE, Madame Apolline ARQUIER, Monsieur Éric DOCQUIER, Madame Isabelle VERBEKE, Monsieur Gérard REMACLE, Madame Claudine HEYMAN, Monsieur Philippe SIX, Madame Emmanuelle VANDOORNE, Monsieur Jérôme LEMAY, Madame Sophie CANTON, Madame Sophie BELE, Madame Aurélie LAPERE, Madame Anne VÉRISIMO, Monsieur Antoine MEESCHAERT, Monsieur Julien DEWAELE, Madame Coralie PERIER, Monsieur Robin DELPLANQUE, Monsieur Gautier MIGNOT.

Excusé(s) ou Absent(s) : (6) Monsieur Marc DUFOUR (pouvoir donné à Thierry VANELSLANDE), Madame Lilliane DENYS (pouvoir donné à Emmanuelle VANDOORNE), Monsieur Luc LECRU (pouvoir donné à Aurélie LAPERE), Madame Sandra VANELSLANDE (pouvoir donné à Marylène HEYE), Madame Camille VYNCKIER-LOBROS (pouvoir donné à Eric DOCQUIER), Monsieur Clément VERRAEST (pouvoir donné à Mme le Maire).

**5 - AVIS DE LA COMMUNE DE NEUVILLE-EN-FERRAIN SUR L'ARRET DU
PROJET DU PLAN DE MOBILITE.**

Rapport de Mme le Maire.

Vu en commission générale le lundi 10 octobre 2022.

**I. Cadre juridique de la consultation des communes dans le cadre de la révision
du Plan de Déplacements Urbains, devenu Plan de Mobilité par la Loi
d'Orientation des Mobilités.**

- Considérant le code des transports, article L1214-3, portant obligation à l'établissement d'un plan de mobilité dans les ressorts territoriaux des autorités organisatrices de la mobilité inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants mentionnées au deuxième alinéa de l'article L. 221-2 du code de l'environnement ou recoupant celles-ci.

- Considérant le code des transports, article L1214-14, portant obligation à l'autorité compétente pour l'organisation de la mobilité sur le territoire qu'il couvre, d'associer à l'élaboration du plan de mobilité, les services de l'Etat, les régions, les départements, les gestionnaires d'infrastructures de transports localisées dans le périmètre du plan et, le cas échéant, le président de l'établissement public prévu à l'article L. 143-16 du code de l'urbanisme ; et de consulter à leur demande, les représentants des professions et des usagers des transports ainsi que des associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, les chambres de commerce et d'industrie et les associations agréées de protection de l'environnement mentionnées à l'article L. 141-1 du code de l'environnement.

- Considérant le code des transports, article L1214-15, portant obligation de l'autorité organisatrice de la mobilité d'arrêter le projet de Plan de Mobilité et de le transmettre pour avis, notamment, aux conseils municipaux.

- Considérant le code des transports, article R1214-4, portant le délai dont disposent les collectivités publiques mentionnées à l'article L. 1214-15 pour donner leur avis sur le projet de

plan de mobilité à trois mois à compter de la transmission du projet et considérant que l'avis qui n'est pas donné dans ce délai est réputé favorable.

- Considérant le code des transports, article L1214-16, portant obligation de l'autorité organisatrice de la mobilité de joindre au projet de plan de mobilité les avis des personnes publiques consultées, en vue de l'enquête publique à tenir conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement et portant éventuellement modification du projet de plan de mobilité pour tenir compte des résultats de l'enquête publique.

- Considérant la délibération 22C0175 du Conseil métropolitain, arrêtant le projet de plan de mobilité métropolitain.

- Considérant les pièces constitutives du projet de plan de mobilité transmises par courrier du 31 aout 2022 et accessibles aux communes à partir du lien dématérialisé sécurisé <https://diffuweb.lillemetropole.fr/plan-de-mobilite/>

II. Avis du Conseil Municipal sur le projet de Plan de mobilité arrêté par le Conseil métropolitain le 22 juin 2022.

Au regard du projet de Plan de Mobilité transmis par la MEL en date du 31 aout 2022, dans le cadre de la consultation administrative obligatoire des personnes publiques, le conseil municipal rappelle ses ambitions en matière de mobilité :

- L'ambition d'aménagement du territoire conformément aux choix portés par la Ville pour le SDIT, permettant un maillage de mobilité encore plus territorialisé, et de desserte plus important.
- L'ambition sociale garantissant l'accès de tous à la mobilité, la cohabitation de tous les modes de déplacements en sécurité et de manière apaisée (covoiturage, autopartage, vélos, trottinettes...) et la volonté d'étendre la gratuité des transports aux seniors
- L'ambition écologique et sanitaire, en visant l'amélioration de la qualité de l'air, le développement de la marche, du vélo et l'installation de bornes de recharge électrique.
- L'ambition sociétale d'amélioration de la qualité de vie qui passe par une pratique plus attrayante des modes actifs (marche à pied, vélo, trottinettes, etc...) et des transports en commun.

Dans une perspective à horizon 2035, le territoire métropolitain suivra une dynamique d'évolution démographique positive, avec + 115 000 habitants, et + 80 000 emplois. La demande de mobilité globale va augmenter de + 400 000 à 600 000 déplacements par jour.

Aussi, et au regard de ces enjeux ambitieux, le conseil municipal réitère son adhésion aux objectifs fixés dans le plan de mobilité, à savoir :

- Organiser une mobilité pour tous qui allie qualité de cadre de vie et développement du territoire.
- Préserver l'environnement en favorisant les modes de déplacements moins polluants et moins émissifs en gaz à effet de serre. Ce plan d'action répondant à l'objectif ambitieux de réduire de 37% les émissions de gaz à effet de serre, en alliant les enjeux du PCAET (Plan Climat Air Energie Territorialisé), PDM (Plan de Mobilité), PPBE (Plan de Protection du Bruit et de l'Environnement), PPA (Plan de Protection de l'Atmosphère) et PLUi (Plan Local d'Urbanisme intercommunal).
- Développer une mobilité qui contribue au dynamisme économique, au maintien et à la création d'emplois, et au rayonnement métropolitain.
- Proposer une mobilité pour tous, moyennant un prix abordable, tant pour les usagers que pour les collectivités qui mettent en œuvre les solutions de mobilité.

1. Le conseil municipal relève dans le projet de PDM la recherche et l'objectif de passer de 1% à 8% dans la pratique de vélo, et de devenir une véritable métropole cyclable. Il demande à ce que les propositions formulées par la Ville, dans le cadre des ateliers, pour la réalisation de liaisons locales soient intégrées dans les programmes métropolitains de développement cyclable et réalisées. Et ce pour contribuer à la réalisation de l'objectif fixé dans le PDM.

2. Le conseil municipal rappelle son attachement à une ville apaisée et sécurisée. Apaisée avec la réduction de vitesse à 30km/h, dans une grande majorité des rues de la ville, et sécurisée avec les aménagements adéquats, sécurisés, visibles, et appropriés pour les différents modes de déplacements (pistes cyclables, bandes cyclables, passages piétons, etc...). Et ce, pour contribuer à l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre, et de rendre accessible à tous, et à tout âge l'espace public.

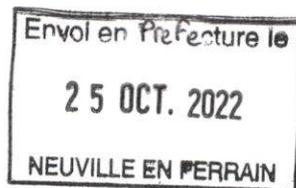
3. Le conseil municipal relève le caractère incitatif dans l'accompagnement de la Métropole Européenne de Lille, pour développer l'électrification du parc automobile (action n°4 – p. 61).
4. Le conseil municipal relève le développement de la filière hydrogène, avec la création de la station de production et distribution d'hydrogène, sur les communes de Sequedin et Lomme. Mais aussi la mise en œuvre de l'écosystème hydrogène sur le territoire MEL (action n°4 – p.62)
5. Le conseil municipal demande une bonne communication, et concertation dans la future application de la Zone à faibles émissions (ZFE) (action n°8 – p. 77).
6. Le conseil municipal demande des éclaircissements sur la définition et l'identification des zones calmes (action n°9 – p. 80 du projet du PDM).
7. Le conseil municipal soutient l'idée du développement de la filière hydrogène, et note que « le développement des stations à hydrogène est encore à un stade précoce » (p.216 – Programmmations financières). Il rappelle l'importance de ce sujet, dans le contexte de la transition écologique.
8. Le conseil municipal relève l'accompagnement de la MEL dans la transition énergétique, avec la recherche de localisation d'une station d'avitaillement en hydrogène, sur le territoire métropolitain (p.220 – programmations financières)
9. Le conseil municipal demande à ce qu'il y ait au minimum 2 stations V'Lille sur le territoire de la commune, une pour les salariés du parc d'activités de Neuville-en-Ferrain, et une autre, à proximité du centre-ville de Neuville-en-Ferrain, pour rejoindre la station de métro Pont de Neuville. Et ce, pour participer à l'intermodalité et à la réduction de congestion de la rue de Tourcoing.
10. Le conseil municipal demande une prise en charge métropolitaine des installations du stationnement sécurisé en box à vélos, à des endroits stratégiques de la commune.
11. Le conseil municipal réitère son avis défavorable au projet de servitude de mixité fonctionnelle, proposée dans la version 1 du PLU3, qui pourrait avoir un impact néfaste sur la logistique urbaine (orientation n°8 – page 38). Mais aussi à la notion de densité adaptée (p.30)
12. Le conseil municipal prend note que le budget alloué du projet du PDM n'est pas encore finalisé.

le Conseil Municipal sous réserve des remarques et demandes de modifications ainsi formulées émet un avis favorable sur le projet de Plan de Mobilité arrêté par le Conseil métropolitain.

Cet avis sera porté à la connaissance du public dans le cadre de l'enquête publique.

ADOPTE

Pour extrait conforme au Registre des Délibérations



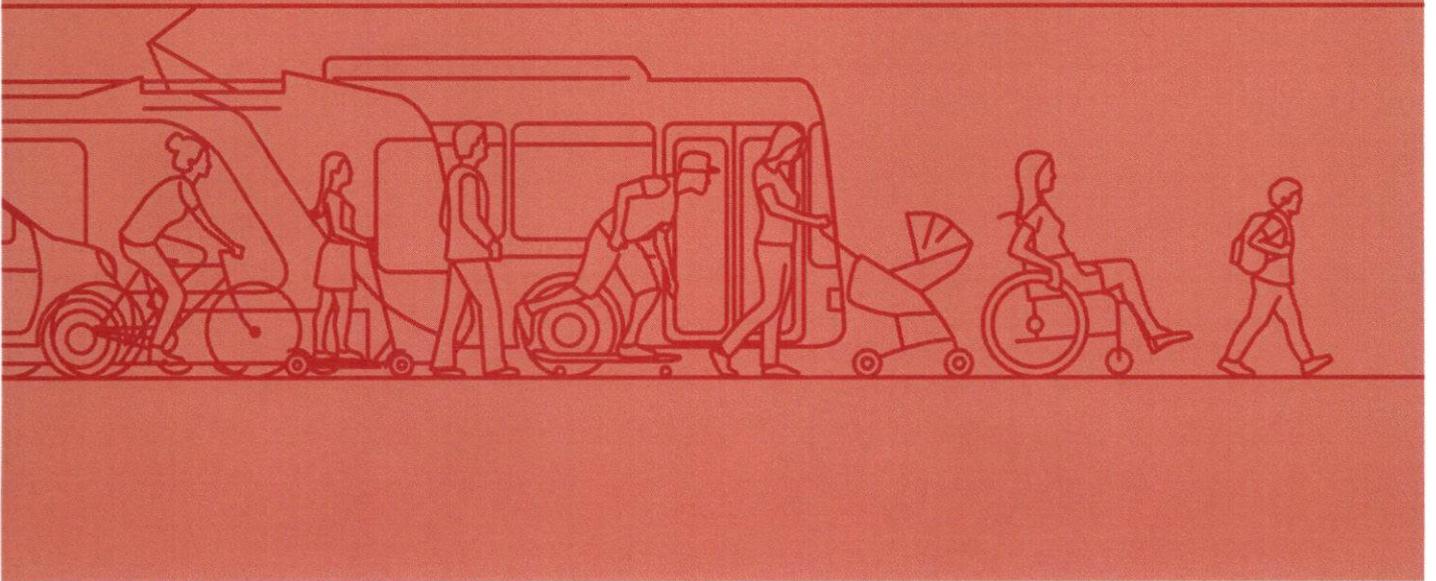
Marie TONNERRE-DESMET

Maire de Neuville-en-Ferrain
Vice-présidente du Département du Nord
Conseillère de la Métropole Européenne de Lille



collection **SYNTHÈSE**

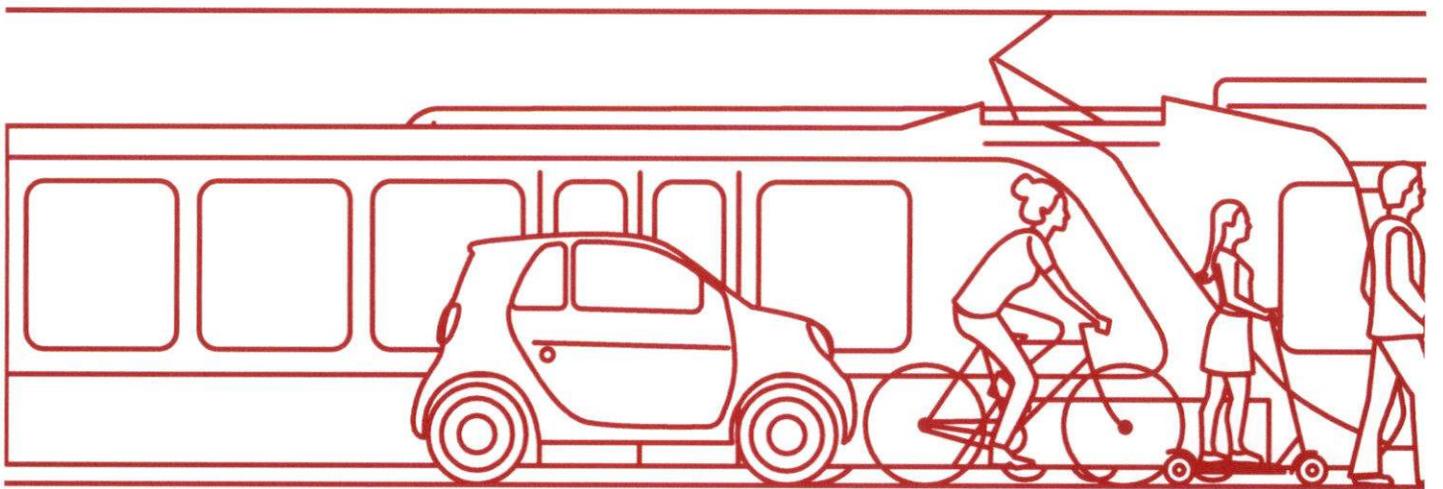
PLAN DE MOBILITÉ HORIZON 2035



lillemetropole.fr



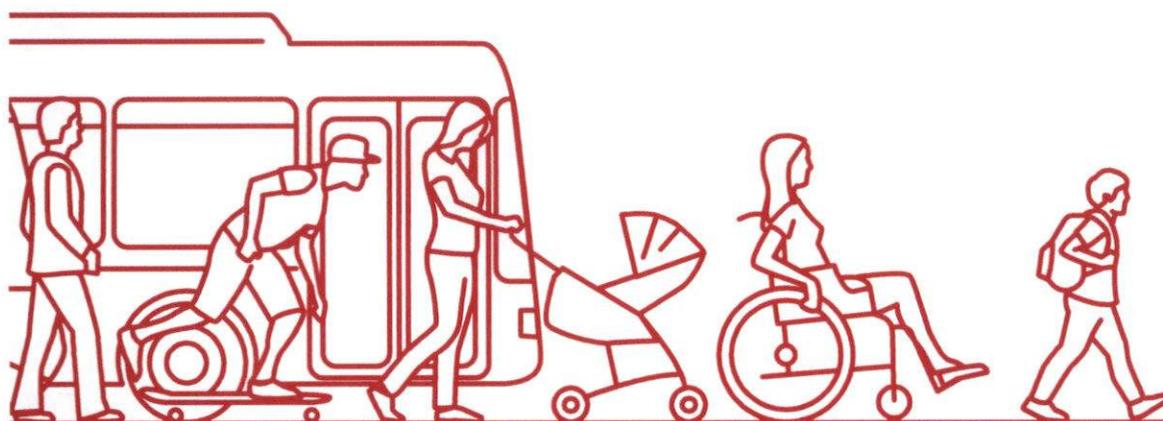
MEL **MÉTROPOLE**
EUROPÉENNE DE LILLE

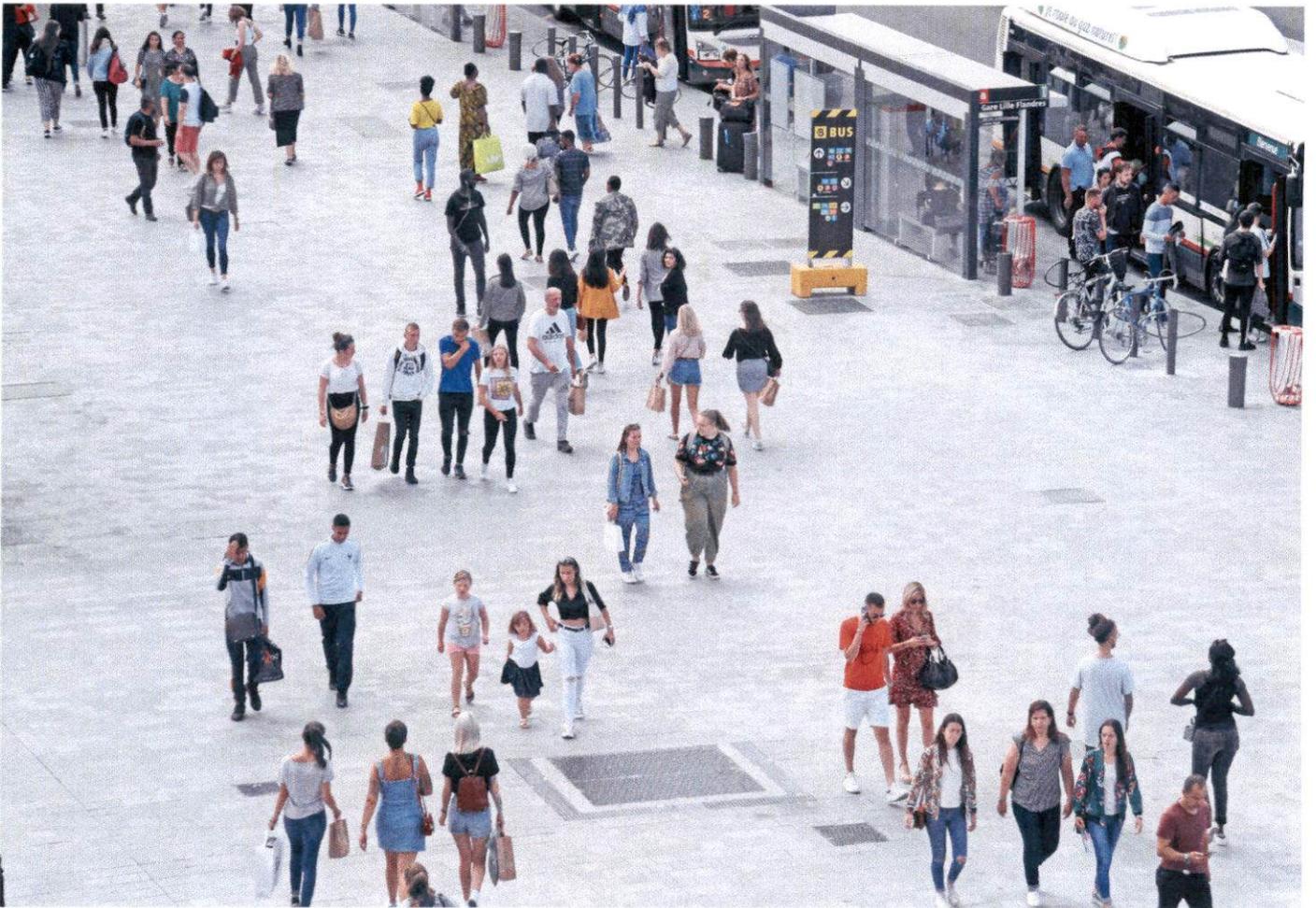


SOMMAIRE

p.5	OBJECTIF : ANTICIPER LA CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE
p.6	DES STRATÉGIES DÉJÀ POSÉES
p.6	LES ENJEUX DU PLAN DE MOBILITÉ
p.7	LES PISTES DE TRAVAIL
p.8	UN PLAN D'ACTION EN TROIS AXES...
p.9	... ET QUATRE CHAPITRES
p.10	LA MEL, ANIMATRICE AU LONG COURS
p.10	CALENDRIER
p.11	COMMENT DONNER VOTRE AVIS ?

2
3





OBJECTIF

ANTICIPER LA CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE

La MEL, ce sont aujourd'hui 1,2 millions d'habitants et 500 000 emplois. En 2035, la population métropolitaine devrait avoir augmenté de 115 000 habitants. Et le nombre d'emplois de 80 000. La métropole sera donc plus peuplée et plus fréquentée. Les déplacements quotidiens des personnes seront de fait beaucoup plus importants, puisqu'ils pourraient s'élever à 5,5 millions. On dénombre en effet 4,9 millions de déplacements en 2016. Les habitants et emplois supplémentaires d'ici à 2035 généreront entre 400 000 et 600 000 déplacements supplémentaires par rapport à cette période.

Il est donc indispensable de renouveler l'ambition métropolitaine en matière de mobilité, celle-ci constituant dès à présent un enjeu majeur. Il s'agit en effet, par le nouveau plan

de mobilité, de garantir à tous la possibilité de se déplacer, tout en luttant contre le réchauffement climatique et les pollutions locales, qu'elles soient atmosphériques ou sonores.

La constitution d'un plan de mobilité repose par ailleurs sur une obligation légale (article L1214-1 du Code des Transports). Il doit permettre de déterminer des principes fondamentaux : organiser la mobilité des personnes et le transport des marchandises, ainsi que la circulation et le stationnement ; mais aussi concrétiser les transitions environnementales et énergétiques*.

* cadrées nationalement par la Stratégie Nationale Bas Carbone 2, et localement par le Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des territoires, le Plan de Protection de l'Atmosphère et le Plan Climat Air Énergie Territorial métropolitain.

DES STRATÉGIES DÉJÀ POSÉES

La MEL, pour être au rendez-vous de 2035, a d'ores et déjà construit un plan d'attaque, qui se déclinera progressivement. Celui-ci s'appuie et s'articule sur l'adoption de délibérations stratégiques : en matière de création d'infrastructures, bien sûr ; mais aussi en matière de services et d'accompagnement aux changements des comportements de mobilité. Ces orientations stratégiques constituent le socle du projet de plan de mobilité de la MEL.

POLITIQUES INFRASTRUCTURELLES

Le Schéma Directeur des Infrastructures de Transports (SDIT) adopté en juin 2019 ambitionne de créer de nouvelles infrastructures de transports collectifs. En parallèle, la programmation pluriannuelle d'investissements 2022-2026 de la voirie, adoptée en décembre 2021, permettra de produire de nouveaux aménagements de voirie et d'espaces publics, y compris les aménagements cyclables. Sans oublier la stratégie d'électromobilité adoptée en juin 2021.

POLITIQUES « SERVICIELLES »

La MEL a décidé la gratuité des transports collectifs pour les moins de 18 ans en juin 2021, pour une mise en œuvre dès janvier 2022. Elle a également adopté des stratégies en matière de mobilité « servicielle » (MaaS*) en décembre 2021, et en matière d'autopartage en juin 2021.

POLITIQUES D'ACCOMPAGNEMENT AUX CHANGEMENTS DES COMPORTEMENTS DE MOBILITÉ

Une stratégie en faveur de la pratique de la marche a été adoptée en décembre 2021 et celle en faveur de la pratique cyclable en juin 2021. Un plan d'actions « marchandises et logistique urbaine » a par ailleurs été adopté en décembre 2021, ainsi que l'élaboration d'une zone à faibles émissions (ZFE-m) décidée en avril 2022.

* Mobility as a Service (en français mobilité comme service) : dispositif qui permet aux utilisateurs de planifier, réserver et payer un trajet intermodal sur une même plateforme numérique.

LES ENJEUX DU PLAN DE MOBILITÉ

Le projet métropolitain de plan de mobilité entend répondre, à l'horizon 2035, à quatre enjeux de mobilité majeurs :

- **organiser une mobilité pour tous** qui allie cadre de vie et développement du territoire ;
- **préserver l'environnement**, en favorisant les modes de déplacements moins polluants et moins émissifs en gaz à effet de serre ;
- **développer une mobilité qui contribue au dynamisme économique**, au maintien et à la création d'emplois, et au rayonnement métropolitain ;
- **proposer une mobilité pour tous, moyennant un prix abordable**, tant pour l'utilisateur que pour les collectivités qui mettent en œuvre les solutions de mobilité.

LES PISTES DE TRAVAIL

FAVORISER LES ALTERNATIVES À LA VOITURE UTILISÉE EN « SOLO »

Concernant la mobilité des Métropolitains

Encourager les Métropolitains à utiliser les modes dits « actifs » (marche, vélo) et les transports collectifs. Pour les déplacements dans le territoire métropolitain, qui est vaste, l'objectif est de favoriser un usage accru du ferroviaire et du covoiturage.

Concernant les déplacements de biens

Favoriser un report vers le fluvial et le ferroviaire.

ACCOMPAGNER LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE, ET BAISSER LES ÉMISSIONS ET LES NUISANCES

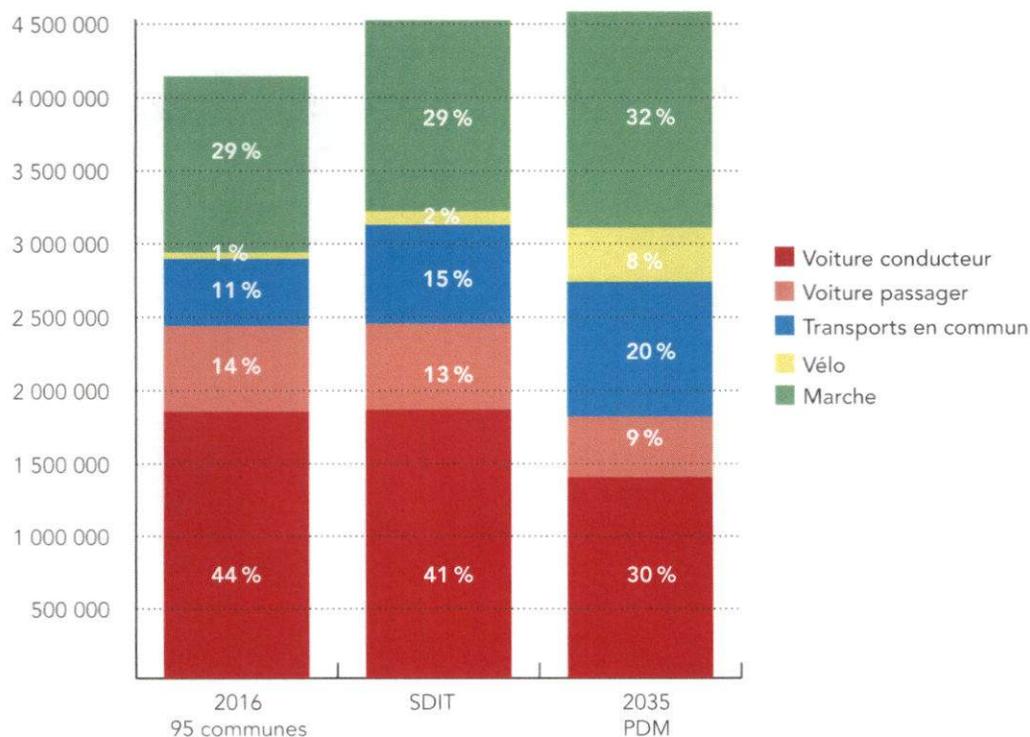
Le projet de plan de mobilité vise à accompagner la mutation des sources d'énergie du parc

automobile. Objectif : réduire de 37 % les émissions de gaz à effet de serre (tous déplacements des personnes et des marchandises confondus), sur le territoire de la MEL, par rapport à 2016. Afin d'atteindre 3270 tonnes équivalent CO₂ émises quotidiennement.

L'évolution des sources d'énergie du parc automobile, alliée à l'accroissement de l'usage des modes « actifs » et collectifs, permettra également de réduire drastiquement les émissions de polluants atmosphériques (entre -60 % à -80 %, selon les polluants), ainsi que les émissions sonores, dans le souci d'améliorer la santé des métropolitains.

Nombre de déplacements internet d'échange

DÉPLACEMENTS JOURNALIERS DES HABITANTS DE LA MEL : VOLUME ET PART MODALE



UN PLAN D'ACTION EN TROIS AXES...

Le plan d'action du projet de plan de mobilité porte à la fois sur les solutions de mobilité des personnes mais aussi des biens. Il s'articule autour de trois grands axes d'action :

- **moderniser et optimiser l'existant**, compléter le réseau de transports en matière d'infrastructures, et développer de nouvelles offres pour les modes « actifs » et collectifs ;
- **améliorer et développer l'offre de services** et sa qualité, en faciliter l'accès et les fiabiliser ;
- **encourager et favoriser les changements de comportements de mobilité** des usagers du territoire (pratique accrue de la marche à pied et du vélo, utilisation des transports collectifs et du covoiturage, et évitement de l'usage de la voiture en « solo »).



... ET QUATRE CHAPITRES

CHANGER LES COMPORTEMENTS DE MOBILITÉ POUR AGIR DÈS À PRÉSENT EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT

Ce chapitre rassemble les actions envers des publics cibles (actifs, seniors, jeunes) : accompagnement vers des usages alternatifs à la voiture, mutation du parc de véhicules thermiques par la création de conditions favorables aux motorisations et carburants alternatifs (politique de covoiturage, autopartage, MaaS, projet Écobonus, projet de ZFE-m, lutte contre nuisances sonores, stationnement automobile et vélos sur espaces privés et publics, IRVE*, électromobilité, GNV**...)

* Infrastructure de Recharge de Véhicule Électrique

**Gaz naturel pour véhicules

VERS UN SYSTÈME DE TRANSPORTS COLLECTIFS ENCORE PLUS PERFORMANT ET « CAPACITAIRE »

Ce chapitre recense l'ensemble des actions qui amènent le système de transports collectifs à transporter plus de voyageurs, et dans de meilleures conditions de voyages.

D'une part, il décline les projets contribuant à la modernisation des réseaux transports collectifs existants (métro, tramway et bus), à l'amélioration de la performance du réseau bus et à la valorisation du réseau ferré.

D'autre part, il présente les projets de création de lignes de tramways, de BHNS, de lignes de bus optimisées et de lignes de bus express.

Enfin, il propose de nouveaux pôles d'échanges multimodaux, ainsi que des projets relatifs à la tarification, la billettique, l'accessibilité et la sécurité du réseau.

LA RUE POUR TOUS, SUPPORT DE TOUS LES USAGES DE MOBILITÉ ET DE TOUTES LES FONCTIONS DE DÉPLACEMENTS

Ce chapitre aborde les actions en matière de la sécurité du réseau routier, de la modération des vitesses, des aménagements d'espaces publics partagés pour tous, de schéma cyclable, d'actions de communication et sensibilisation, et enfin de politique de stationnement.

AGIR EN FAVEUR DU TRANSPORT DE MARCHANDISES ET DE LA LOGISTIQUE URBAINE

En matière de transports de marchandises, le report vers les solutions alternatives au mode routier thermique est recherché. Les actions concernent : la gouvernance, la promotion des modes alternatifs au routier, les services et stations d'avitaillement multiénergies, la logistique urbaine, le stationnement et la réglementation « poids lourds ».

LA MEL, ANIMATRICE AU LONG COURS

Le projet de plan de mobilité propose des modalités de mise en œuvre, de suivi et d'évaluation des actions du projet. Il intègre également des possibilités d'expérimentation et d'innovation de l'action publique, afin de maintenir l'objectif commun, et de poursuivre la dynamique fédératrice engagée avec les partenaires de l'élaboration du projet (institutionnels, autorités organisatrices de la mobilité, entreprises, etc.), avec les 95 communes et, enfin, avec les usagers, via les instances de concertation existantes.

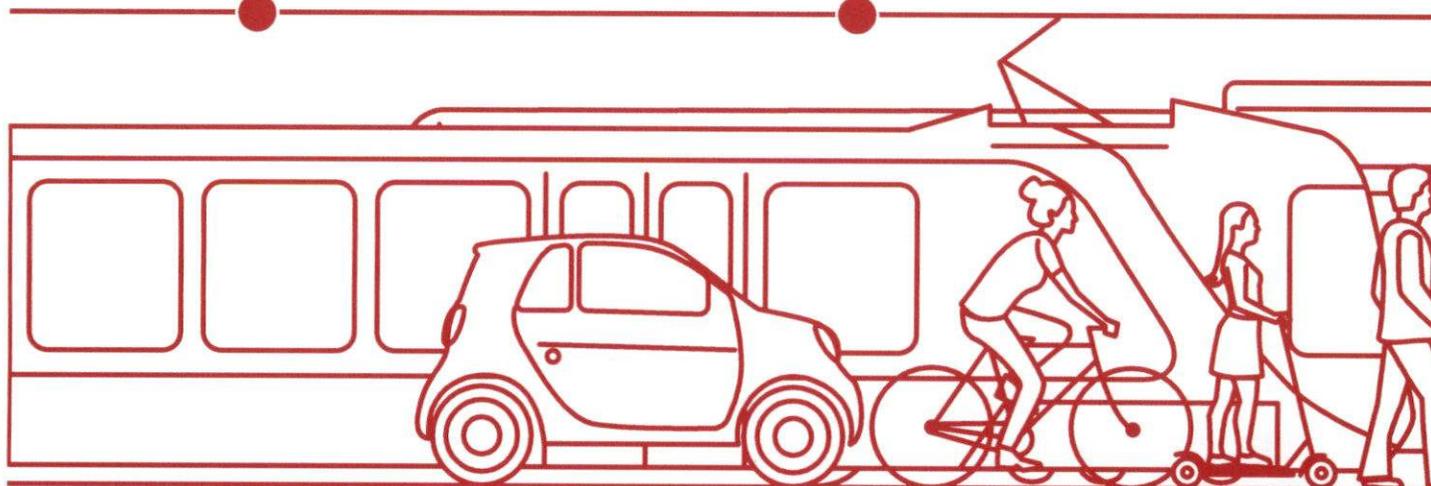
CALENDRIER

CONSEIL DU 24 JUIN 2022

vote de l'arrêt du projet de plan de mobilité et du bilan de la concertation volontaire

DE SEPTEMBRE À NOVEMBRE 2022

consultation des 95 communes dans le cadre de la consultation administrative obligatoire



COMMENT DONNER VOTRE AVIS ?

Conformément au Code des Transports, vous serez destinataire du projet de Plan de Mobilité arrêté et vous disposerez d'un délai de 3 mois, à compter de la réception du projet, pour transmettre, par courrier à l'intention du Vice-Président chargé des mobilités et des Transports publics à la MEL, votre avis sur le document.

10
11

1^{er} TRIMESTRE 2023
enquête publique

CONSEIL DE JUIN 2023

le plan de mobilité sera soumis pour approbation définitive.



RENSEIGNEMENTS

Métropole Européenne de Lille
Direction Mobilité, Service Études
et Plan de Déplacements Urbains
Tél : 03 20 21 30 72
plandemobilité@lillemetropole.fr



MÉTROPOLE
EUROPÉENNE DE LILLE

2 boulevard des Cités Unies
CS 70043
59040 Lille Cédex
Tél : +33(0)3 20 21 22 23
www.lillemetropole.fr

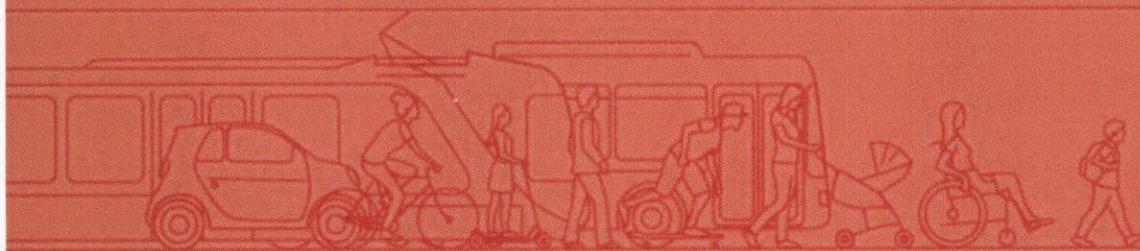


MÉTROPOLE
EUROPÉENNE DE LILLE

Projet de Plan de Mobilité – horizon 2035

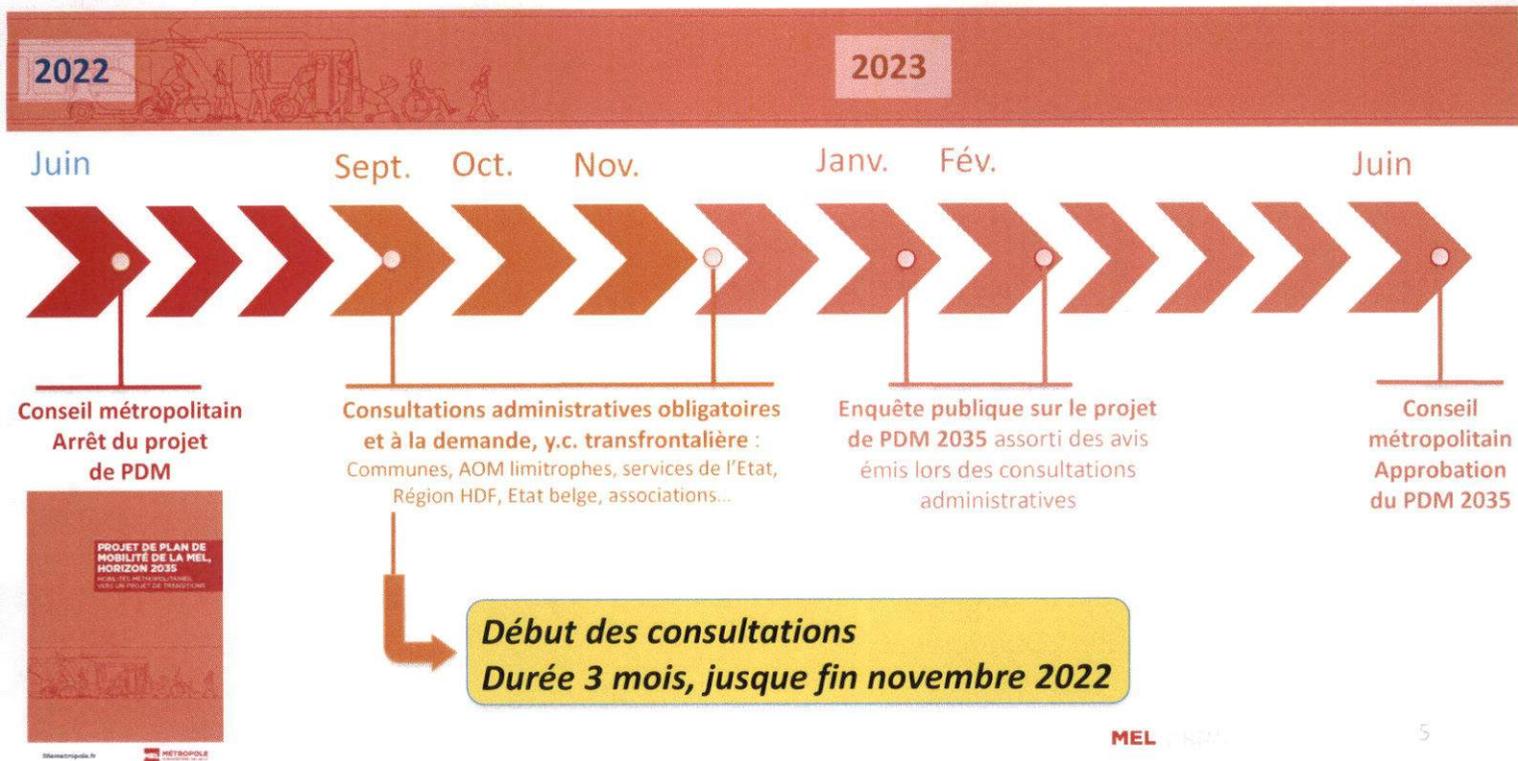
Sommaire

1. ACTUALITÉ DU PLAN DE MOBILITÉ – HORIZON 2035 SUITE À L'ARRÊT DU PROJET	4
2. DES ENJEUX DE MOBILITÉ ET OBJECTIFS ASSOCIÉS A L' ÉCHELLE DE LA MEL : LE PLAN DE MOBILITÉ, UN PROJET DE TRANSITION S'INSCRIVANT DANS UN CADRE PRÉDÉFINI	8
3. UN PLAN D'ACTIONS POUR ATTEINDRE CES OBJECTIFS	13



ACTUALITÉ DU PLAN DE MOBILITÉ- HORIZON 2035
SUITE À L'ARRÊT DU PROJET PAR LE CONSEIL METROPOLITAIN

INTRODUCTION / L'actualité du PDM 2035 suite à l'arrêt du projet – Point sur le calendrier



INTRODUCTION / L'actualité du PDM 2035 suite à l'arrêt du projet - Modalités de consultations des communes dans le cadre de la procédure engagée

- ⇒ Un **courrier d'information et de sollicitation** adressé par le Président de la MEL aux maires le 31 août dernier, conformément aux dispositions de l'article L1214-15 du Code des Transports

- ⇒ Conformément à l'article R1214-4 du Code des Transports, les communes disposent d'un **délaï de 3 mois** à compter de la réception de ce courrier et du projet (cf. modalités dématérialisées d'accès indiquées à suivre) pour donner un avis sur le projet de Plan de Mobilité arrêté.
À défaut de transmission dans le délai imparti, cet avis sera réputé favorable.
Les avis reçus seront joints au dossier d'Enquête Publique.

- ⇒ Les communes sont invitées à faire parvenir à la MEL leur avis par mail à l'adresse plandemobilite@lillemetropole.fr

INTRODUCTION / Un projet arrêté par le Conseil métropolitain du 24 juin 2022, constitué de plusieurs parties en 3 documents

L'ensemble des documents accessibles via le lien
<https://diffuweb.lillemetropole.fr/plan-de-mobilite/>

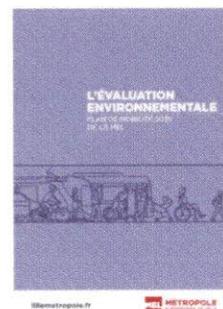
Le projet de Plan De Mobilité - Horizon 2035

- Un diagnostic des mobilités
- La présentation des enjeux et des objectifs
- Le plan d'action

Le projet sera mis à disposition

L'évaluation environnementale de ce projet

Le bilan de la concertation volontaire



DES ENJEUX DE MOBILITÉ ET OBJECTIFS ASSOCIÉS A L' ÉCHELLE DE LA MEL :
LE PLAN DE MOBILITÉ, UN PROJET DE TRANSITION
S'INSCRIVANT DANS UN CADRE PRÉDÉFINI

ENJEUX ET OBJECTIFS DU PDM / Le Plan De Mobilité, cadre juridique

- Le **Plan de mobilité** (PDM) est la nouvelle dénomination du Plan de déplacements urbains (PDU) suite à la loi LOM de décembre 2019.
- **Il est obligatoire dans les agglomérations de plus de 100'000 habitants et régi par le Code des Transports**
- **L'horizon du PDM de la MEL est 2035 à l'instar du SCoT et du SDIT**

- *Le PDM détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité (la MEL);*
- *Le PDM doit être compatible avec le SCoT de Lille Métropole et le PCAET métropolitain adopté en février 2021. Le PLU doit lui être compatible.*

ENJEUX ET OBJECTIFS DU PDM / Renouveler l'ambition métropolitaine en matière de mobilité, anticiper la croissance démographique

Prospective à horizon 2035 :

- Un territoire qui suivra une dynamique d'évolution démographique positive d'ici à 2035
+ 115 000 habitants, +80 000 emplois
- la demande de mobilité globale va augmenter :
+ 400 000 à 600 000 déplacements / jour
- En parallèle, les évolutions sociodémographiques et de comportements de mobilité par tranches d'âge ont un impact important sur les pratiques de mobilité
- Une hypothèse assumée d'un niveau de mobilité maintenu à 4 déplacements / jour par habitant

Objectifs du Plan de mobilité :

Un projet de transitions...

... qui anticipe la croissance démographique

... et renouvelle l'ambition métropolitaine en matière de mobilité

ENJEUX ET OBJECTIFS DU PDM / A l'échelle de l'ensemble du territoire métropolitain, répondre à 4 enjeux majeurs de mobilité

Organiser une mobilité pour tous
qui allie qualité du cadre de vie et
développement du territoire

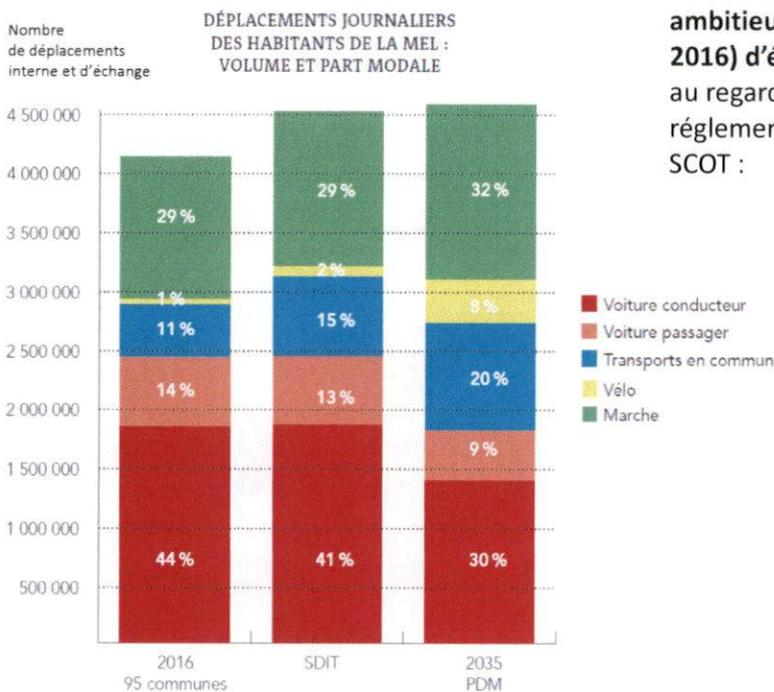
Préserver l'environnement, en favorisant
les modes de déplacements moins polluants
et moins émissifs en gaz à effet de serre



Développer une mobilité qui contribue au dynamisme économique, au maintien et à la création d'emplois, et au rayonnement métropolitain

Proposer une mobilité pour tous, moyennant un prix abordable, tant pour les usagers que pour les collectivités qui mettent en œuvre les solutions de mobilité.

ENJEUX ET OBJECTIFS DU PDM / Une nécessité de faire évoluer les usages pour répondre aux enjeux environnementaux, dans un cadre prédéfini



Le Plan de Mobilité propose la mise en œuvre de scénarios très ambitieux pour atteindre des gains de près de -40% (par rapport à 2016) d'émissions de Gaz à Effet de Serre liées aux déplacements, au regard de la Stratégie Nationale Bas carbone (SNBC) et des réglementations nationales, et en compatibilité avec le PCAET et le SCOT :

- ⇒ **Accompagner la transition énergétique et baisser les émissions de GES et l'ensemble des nuisances environnementales liées aux déplacements de personnes et de biens.**
- ⇒ **Augmenter de façon très significative l'usage des modes actifs (marche, vélo) et des transport en commun, et baisser les usages de la voiture utilisée « en solo »**
- ⇒ **Concernant les déplacements des biens, favoriser un report vers le fluvial, le ferroviaire, et des solutions innovantes de logistique urbaine**

UN PLAN D'ACTION POUR ATTEINDRE CES OBJECTIFS

MOBILITES METROPOLITAINES, VERS UN PROJET DE TRANSITIONS/ Un plan d'action portant sur des solutions de mobilité des personnes et des biens

Le projet vise à atteindre des gains de près de -40% d'émissions de GES

⇒ mettre en œuvre des actions en faveur des modes alternatifs à la voiture utilisée « seul », accompagner les évolutions technologiques d'envergure permettant un moindre impact environnemental des modes motorisés, encourager et favoriser les changements de comportements de mobilité

3 grands axes d'action

(Infrastructurel)

Moderniser et optimiser l'existant, compléter le réseau de transports en matière d'infrastructures, et développer de nouvelles offres (modes actifs et collectifs)

(Serviciel)

Améliorer et développer l'offre de services et sa qualité, en faciliter l'accès et les fiabiliser (Mobility as a Service, tarifications, etc.)

(Comportemental)

Encourager et favoriser les changements de comportements de mobilité (pratique accrue de la marche et du vélo, utilisation des TC, du covoiturage, évitement de l'usage « voiture en solo », etc.)

Un axe transversal

Satisfaire les besoins de mobilité des usagers et répondre aux enjeux de développement du territoire en créant les conditions de pratiques de mobilités durables

52 actions présentées en 5 chapitres

Changer les comportements de mobilité pour agir plus vite et plus fort en faveur de l'environnement

Vers un système de transports collectifs encore plus performant et capacitaire

La rue pour tous, support de tous les usages et de toutes les fonctions de déplacement

Agir en faveur du transport de marchandises et de la logistique urbaine

Mettre en œuvre, suivre et évaluer les actions du PDM

Un axe transversal : satisfaire les besoins de mobilité des usagers et répondre aux enjeux de développement du territoire en créant les conditions de pratiques de mobilités durables

1. Un système de mobilité en accompagnement de l'évolution des territoires de la MEL

Des territoires à la fois urbains et ruraux, des dynamiques de développement à accompagner différemment suivant les territoires, des milieux urbains et multifonctionnels avec des potentiels à valoriser

2. Une ville à réinventer avec les modes de déplacements durables

Une ville à développer en fonction des solutions de mobilité d'aujourd'hui... et de demain, un meilleur usage de l'automobile là où celle-ci est nécessaire, préserver des possibilités de prolonger ou réactiver des transports durables pour l'avenir

3. Un système en appui au développement économique du territoire

Viser une cohérence entre développement économique et mobilité durable, pour les personnes comme pour les marchandises

Changer les comportements de mobilité pour agir plus vite et plus fort en faveur de l'environnement

1. A chaque âge et statut socioprofessionnel, ses besoins et ses solutions de mobilité

Des actions en faveur de la santé pour tous et notamment les plus jeunes et les seniors qui marchent de moins en moins, des actions spécifiques auprès des actifs métropolitains, des ménages résidents dans la MEL, des usagers des transports collectifs (ceux d'aujourd'hui et ceux de demain)

2. Créer des conditions qui invitent individuellement et collectivement aux changements de comportements de mobilité, au bénéfice de tous

Un parc automobile amené à évoluer : des actions sur les technologies utilisées (électromobilité, [bio]GNV, hydrogène,...) pour se mouvoir mais également un stationnement à optimiser, une logique de « services de mobilité » (MaaS) à faire émerger pour faciliter les choix des usagers

3. Protéger chacun pour une meilleure qualité de vie au quotidien

Une qualité de l'air et des ambiances sonores à améliorer, des actions de sensibilisation, de concertation et d'accompagnement auprès de publics cibles à entreprendre

Vers un système de transports collectifs encore plus performant et capacitaire

1. Moderniser le réseau existant pour améliorer le service aux usagers, anticiper les solutions de transports collectifs de demain

Rendre plus performants les réseaux existants de métro, tramway, bus, et anticiper les solutions de transports collectifs adaptées au territoire métropolitain

2. Agir sur l'attractivité du réseau de bus pour tous et en améliorer la performance

Un réseau de bus à rendre plus performant et plus attractif auprès des populations non captives, valoriser le transport sur réservation

3. Poursuivre le maillage du réseau de transports collectifs structurant

Des projets nouveaux de tramways, de bus à haut niveau de service, de Lignes optimisées, de lignes express dans le cadre du SDIT, des services ferroviaires existants à valoriser tout en imaginant le réseau ferroviaire de demain (SEM / RER)

4. Développer l'intermodalité

Des Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM) existants à valoriser / adapter, et de nouveaux à créer

5. Faciliter le parcours des usagers des transports collectifs

Des réseaux accessibles à tous pour contribuer à son attractivité (tarification, billettique, accessibilité, sécurité du réseaux)

La rue pour tous, support de tous les usages de mobilité et de toutes les fonctions de déplacement

1. Une stratégie métropolitaine en matière de circulation des différents modes de déplacements

Des villes et des quartiers apaisés en trafics et en vitesse, pour une meilleure cohabitation entre modes, des principes d'aménagement de l'espace public en faveur de tous les usages et de tous les usagers, des projets « routiers » au service du projet de territoire éclairé de ses ambitions environnementales

2. Faire de la marche à pied le premier mode de déplacement sur le territoire

Une métropole « marchable » pour tous avec une vision globale à travers une stratégie partagée entre toutes les politiques et à tous les échelons (MEL, communes,...)

3. Stimuler la pratique du vélo par une politique cyclable métropolitaine d'envergure

Une métropole cyclable grâce à un « écosystème » vélo dynamisé, un réseau cyclable métropolitain ambitieux, visible et lisible, des services assumés et assurés à plusieurs niveaux (MEL, communes)

Agir en faveur du transport de marchandises et de la logistique urbaine

1. Créer les conditions d'un transport de marchandises et d'une logistique urbaine plus raisonnés pour accompagner la transition écologique

Des stratégies agiles et orientées à développer ; gouvernance participative avec les acteurs concernés, foncier, outils de commande publique

2. Accompagner la transition énergétique

Des entreprises ou clients finaux à accompagner dans leur transition énergétique, un écosystème plus diversifié en solutions d'avitaillements multi-énergies à faire émerger

3. Inciter à l'usage des modes alternatifs au mode routier

Des destinations économiques à préserver pour garder la possibilité d'un (re)développement logistique, une multimodalité et des grandes infrastructures de transport alternatif existantes et à venir à privilégier pour les flux au modèle économique adapté

4. Gérer autrement les flux de marchandises

Des réglementations appliquées sur le territoire métropolitain plus lisibles et plus cohérentes dans certains secteurs des impacts à évaluer pour agir ; développement du e-commerce

Mettre en œuvre, suivre et évaluer les actions du PDM

1. Une gouvernance métropolitaine pour suivre les mises en œuvre du PDM et partager les projets et expériences innovantes

Faire vivre la politique de mobilité métropolitaine au long cours

- Une gouvernance « projet » propre au Plan de Mobilité associant les différents partenaires institutionnels identifiés, notamment les communes de la MEL, reposant sur l'implication de tous pour la mise en œuvre d'actions de mobilité et bénéficiant du partage mutuel d'initiatives et retour d'expérience
- Une gouvernance supra-territoriale : coordination entre les Acteurs Organisatrices de la Mobilité (AOM) en présence, Région Hauts-de-France, MEL, AOM limitrophes de la MEL, et l'Etat, visant à faciliter la mise en œuvre des actions de mobilité relatives à l'accessibilité de la MEL depuis et vers les autres territoires : nationaux, régionaux, euro-métropolitains.

2. Se laisser la possibilité d'innover au cours de la mise en œuvre du projet

Expérimenter, s'appuyer sur les démarches de design des politiques publiques

3. Observer, connaître, évaluer pour piloter au mieux la mise en œuvre du projet

Mieux connaître les pratiques de mobilité avec des outils diversifiés et évaluer les projets pour adapter les réponses proposées aux besoins de mobilité

MEL

Réseaux, Services et Mobilité-Transports / Direction Mobilité





MÉTROPOLE
EUROPÉENNE DE LILLE